



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 110]

नई दिल्ली, बुधवार, जुलाई 20, 2005/आषाढ़ 29, 1927

No. 110]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JULY 20, 2005/ASADHA 29, 1927

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 14 जुलाई, 2005

सं. टीएमपी/12/2005-केपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए, महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, एतद्वारा, कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में इसके द्वारा प्रदत्त कन्टेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) सेवाओं के लिए दरमान में संशोधन हेतु सेंट्रल वेयरहाउसिंग कॉर्पोरेशन (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त प्रस्ताव को संलग्न आदेशानुसार निम्नलिखित है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

प्रकरण सं. टीएमपी/12/2005-केपीटी

सेंट्रल वेयरहाउसिंग कॉर्पोरेशन (सीडब्ल्यूसी)

आवेदक

आदेश

(जून 2005 के 15वें दिन पारित)

यह प्रकरण कांडला पत्तन न्यास (केपीटी) में इसके द्वारा प्रदत्त कन्टेनर फ्रेट स्टेशन (सीएफएस) सेवाओं के लिए इसके दरमान में संशोधन हेतु सेंट्रल वेयरहाउसिंग कॉर्पोरेशन (सीडब्ल्यूसी) से प्राप्त प्रस्ताव से संबंधित है।

- 2.1. सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी स्थित सीएफएस में प्रदत्त विभिन्न सेवाओं के लिए प्रचलित प्रशुल्क निर्धारित करते हुए, इस प्राधिकरण ने 10 अगस्त 2004 को एक आदेश पारित किया था।
- 2.2. सीडब्ल्यूसी ने आरम्भ में यह बात उठाई थी कि दरमान के अध्याय-II के अन्तर्गत क्रम सं. क(1) के अधीन प्रचालन का विवरण अनजाने में कहता है "लिफ्ट-ऑन प्रमारों समेत।" सीडब्ल्यूसी और केपीटी के बीच लाइसेंस-अनुबंध के प्रावधानों के अनुसार पत्तन / डॉक क्षेत्र में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ प्रचालन लाइसेंस के कार्य-क्षेत्र के बाहर है। इसलिए, सीडब्ल्यूसी ने इन विशिष्ट शब्दों को अनुमोदित दरमान से निकाल देने के लिए अनुरोध किया था।
- 2.3. इस संदर्भ में सीडब्ल्यूसी को यह स्पष्ट किया गया था कि दरमान के अध्याय II में प्रचालन का विवरण वैसा ही निर्धारित किया गया था जैसा सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित किया था और इस प्राधिकरण ने अपनी ओर से कोई संशोधन नहीं किया है। यदि सम्मिश्र सेवाओं के किसी अवयव को निकाला जाता है तो सम्मिश्र दर को समायोजित (नीचे लाना) किया जाना भी आवश्यक है। अतएव, सीडब्ल्यूसी को सलाह दी गई थी कि वह दरों में उपयुक्त समायोजन करते हुए अपने दरमान में संशोधन के लिए एक अलग प्रस्ताव दाखिल करे।

3.1. इस पृष्ठभूमि में, सीडब्ल्यूसी ने अपने दरमान में संशोधन के लिए संदर्भित प्रस्ताव दाखिल किया है।

3.2. सीडब्ल्यूसी ने स्पष्ट किया है कि कार्गो / कन्टेनर प्रहस्तन और परिवहन-प्रचालन बाहरी साधनों से करवाए गए थे और बाहरी साधनों के अनुबंधों में निहित समान कार्य-विवरण के आधार पर प्रशुल्क प्रस्तावित किया गया था। "पत्तन में लिफ्ट ऑन" सहित सेवा, ये शब्द इसके प्रस्ताव में लिपिकीय त्रुटि के कारण गलत सम्मिलित कर लिए गए थे। पत्तन में लिफ्ट ऑन का कार्य इसके कार्य क्षेत्र के अन्तर्गत नहीं आता है। विशिष्ट शब्दों को प्रस्तावित निकाले जाने की दृष्टि से प्रशुल्क में कमी करने से वर्तमान मामले में कोई लाभ नहीं होगा क्योंकि यह लिपिकीय त्रुटि को केवल सुधारने भर का मामला है।

3.3. सीडब्ल्यूसी ने, प्रदत्त सेवाओं में प्रस्तावित परिवर्तन की दृष्टि से अपने दरमान में निर्धारित दरों में कोई परिवर्तन प्रस्तावित नहीं किया है। इसने क्रम सं. क (1) से "पत्तन में लिफ्ट-ऑन समेत" शब्दों को हटाते हुए सेवा के विवरण को पुनः लिखने का अनुरोध किया है और प्रदत्त सेवाओं के विवरण में कुछ दूसरे छोटे-मोटे परिवर्तन करने का प्रस्ताव किया है। प्रचलित दरमान में निर्धारित प्रावधान की तुलना में उसमें प्रस्तावित संशोधन निम्नानुसार है:

क्रम सं.	आयात प्रचालनों के लिए सेवाओं का संक्षिप्त विवरण									
	यथा प्रचलित दरमान में निर्धारित है	सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित								
क (1)	<p>पत्तन में लिफ्ट-ऑन समेत कन्टेनर यार्ड कांडला पत्तन में सड़क-वाहन उपलब्ध करवाना और ठेकेदार द्वारा प्रदत्त वाहनों पर कांडला पत्तन न्यास प्रचालकों द्वारा रखे गए, भरे हुए कन्टेनरों को अपने नियंत्रण में लेना, कन्टेनरों की स्थिति, तालों, सील आदि के अपेक्षित निरीक्षण के बाद और आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करने पर [उत्तराई / लपान नें पिलन्च वा यत्तायात नें कंत्ते होने के कारण किसी विलम्ब के बावजूद कार्य आदेश जारी होने के 24 घंटे के भीतर (जहाँ कहीं और जब भी आवश्यक हो, सीमा शुल्क निगरानी में)] उन्हें कन्टेनर फ्रेट स्टेशन, सीडब्ल्यूसी, कांडला पत्तन भेजना।</p> <p>दर (रुपयों में)</p> <table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>रु. 807.50</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>रु. 1211.25</td></tr></table>	प्रति टीईयू	रु. 807.50	प्रति एफईयू	रु. 1211.25	<p>कन्टेनर यार्ड, कांडला पत्तन में सड़क वाहन उपलब्ध करवाना और सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रदत्त वाहनों पर सीएसवाई (कन्टेनर स्टॉक यार्ड) टर्मिनल प्रचालकों द्वारा रखे गए भरे हुए कन्टेनरों को अपने नियंत्रण में लेना, कन्टेनरों की स्थिति, तालों-सील आदि के अपेक्षित निरीक्षण के बाद और आवश्यक औपचारिकताएँ पूरी करने पर, उन्हें कन्टेनर फ्रेट स्टेशन, सीडब्ल्यूसी, कांडला पत्तन भेजना।</p> <p>दर (रुपयों में)</p> <table><tr><td>प्रति टीईयू</td></tr><tr><td>रु. 807.50</td></tr></table> <table><tr><td>प्रति एफईयू</td></tr><tr><td>रु. 1211.25</td></tr></table>	प्रति टीईयू	रु. 807.50	प्रति एफईयू	रु. 1211.25
प्रति टीईयू										
रु. 807.50										
प्रति एफईयू										
रु. 1211.25										
प्रति टीईयू										
रु. 807.50										
प्रति एफईयू										
रु. 1211.25										

4.1. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार सीडब्ल्यूसी का प्रस्ताव केपीटी को और सम्बद्ध पत्तन उपयोगकर्ताओं / पत्तन उपयोगकर्ताओं के प्रतिनिधि निकायों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया था।

4.2. केपीटी और उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियाँ सीडब्ल्यूसी को इस अनुरोध के साथ भेजी गईं कि वह उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा उठाई गई आपत्तियों पर, विशेषकर, टीएमपी द्वारा अनुमोदित दर के अतिरिक्त लिफ्ट ऑन प्रभार की वसूली के संदर्भ में अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करे। सीडब्ल्यूसी को क्रम संख्या क (1) के अन्तर्गत निर्धारित सम्मिश्र सेवाओं के लिए दर का ब्यौरा भी प्रस्तुत करने का अनुरोध किया गया है।

4.3. विभिन्न उपयोगकर्ता एसोसिएशनों से प्राप्त शिकायतों की दृष्टि से केपीटी से यह भी अनुरोध किया गया था कि वह सीडब्ल्यूसी द्वारा अधिसूचित दरमान के अलावा प्रभारों की कथित वसूली के बारे में पता लगाए और वास्तविक स्थिति बताए।

5.1. सीडब्ल्यूसी ने उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा प्रस्तुत टिप्पणियों पर अपने उत्तर दे दिए हैं। सीडब्ल्यूसी ने मद सं. क (1) के अन्तर्गत सेवाओं का विवरण और लागत का विश्लेषण भी प्रस्तुत कर दिया है जो नीचे सारणी में दिया गया है:

क्र. सं.	प्रचालन	बाहरी साधन एजेंसियों को देय राशि		टीएएमपी द्वारा अनुमोदित प्रचलित दर के अनुसार सीडब्ल्यूसी द्वारा उपयोगकर्ताओं से ली जा रही राशि		सीडब्ल्यूसी का अन्तर	
		(रु. में)		(रु. में)		(रु. में)	
		टीईयू	एफईयू	टीईयू	एफईयू	टीईयू	एफईयू
क.	पत्तन के भीतर लिफ्ट ऑन	150.00	250.00	शून्य	शून्य	(-)150.00	(-)250.00
ख.	भरे हुए कन्टेनर सीएसवाई-केपीटी से सीएफएस-केपीटी में जना	555.00	950.00	807.50	1211.25	252.50	261.25
ग.	इस समय पत्तन को प्रति टीईयू देय रायल्टी	107.50	215.00	शून्य	शून्य	(-)107.50	(-)215.00
		812.50	1415.00	807.50	1211.25	(-)5.00	(-)203.75

उपरोक्त डाटा यह दर्शाता है कि यदि मुद्रक की गलती से आ गई विसंगति को दूर नहीं किया जाता है तो उसे यह सेवा समानुपातिक प्रशासनिक और अन्य व्यय की तथा निवेश पर प्रतिलाम की गुंजाइश रखने के टीएएमपी के निर्देशों के विपरीत हानि उठाते हुए देनी ही होगी (जो एक बड़ी मद भी है)।

5.2. सीडब्ल्यूसी ने यह जोर देकर कहा है कि कन्टेनर यार्ड में लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ सेवा सीएफएस प्रचालन के क्षेत्र में नहीं आती क्योंकि यह टर्मिनल प्रचालक द्वारा निष्पादित किए जाने वाला कार्य क्षेत्र है। कांडला में, जैसाकि सीएफएस, प्रासंगिक रूप से व्यापारिक रूप से, टर्मिनल से बहुत आगे निकल आया है, यह सेवा व्यापार जगत द्वारा सीडब्ल्यूसी पर लादी गई है। जब तक टर्मिनल अपनी जगह है, पत्तन या स्वयं उपयोगकर्ताओं को इस सुविधा का भार स्वयं अपने ऊपर लेना होगा और इस तरह, जब तक टर्मिनल अपनी जगह है, कार्गो-हित को यह लागत वहन करनी होगी। तत्पश्चात्, कन्टेनर यार्ड टर्मिनल प्रचालक इस सेवा की लागत उगाहेगा। उपरोक्त बातों की दृष्टि से, इसने अपने दरमान के अन्तर्गत II की मद सं. क (1) के अन्तर्गत सेवा के संक्षिप्त ब्योरे में निम्नालिखित संशोधन अधिसूचित करने का अनुरोध किया है:

"कांडला पत्तन में सड़क वाहन प्रदान करना, (कन्टेनरों के) तालों और सीलों के सत्यापन और अपेक्षित औपचारिकताएँ पूरी करने के बाद भरे हुए कन्टेनरों को कांडला पत्तन स्थित सीडब्ल्यूसी / सीएफएस ले जाना।"

5.3. यहाँ यह उल्लेख करना उचित होगा कि सीडब्ल्यूसी ने पहले प्रस्तावित संशोधन में कुछ और शब्दों / सेवाओं को, इनके बारे में कोई विशिष्ट उल्लेख किए बिना, संशोधित तक दिया है।

6. अपने दरमान के क्रम सं. क (1) में निर्धारित प्रमारों के अलावा सीडब्ल्यूसी द्वारा लिफ्ट-ऑन प्रमार लगाने के बारे में उपयोगकर्ताओं द्वारा की गई शिकायत के संबंध में, केपीटी ने प्रस्ताव पर अपनी टिप्पणी देते हुए यह स्पष्ट किया है कि इस मुद्दे को केपीटी के अध्यक्ष / यातायात प्रबंधक के साथ हुई बैठक में किसी भी पत्तन उपयोगकर्ता ने नहीं उठाया है। तथापि वह इस मामले की जांच करने और तथ्यात्मक स्थिति टीएएमपी को सूचित करने के लिए सहमत हो गया है।

7. इस प्रकरण में 31 मई 2005 को केपीटी परिसर में संयुक्त सुनवाई का आयोजन किया गया था। संयुक्त सुनवाई में सीडब्ल्यूसी, केपीटी और उपयोगकर्ता संगठनों ने अपने-अपने पक्ष रखे।

8.1. जैसाकि संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, केपीटी को सलाह दी गई थी कि वह, कन्टेनर यार्ड में लिफ्ट-ऑन प्रचालनों को, जैसाकि एल.ए. में समाहित है, निष्पादित करने की सीडब्ल्यूसी के उत्तरदायित्व पर अपनी टिप्पणी के साथ सैन्ट्रल वेयर हाउसिंग कॉर्पोरेशन द्वारा अत्यधिक प्रमारों की कथित वसूली पर अपनी रिपोर्ट दाखिल करे।

8.2. उत्तर में, केपीटी ने, जैसाकि नीचे संक्षेप में दिया है, अपनी रिपोर्ट प्रस्तुत की है:

- (i) एल.ए. की धारा 3.8.1(II) (ड.) के अनुसार, सीएसवाई से लिफ्ट ऑन प्रचालन समेत कन्टेनरों को सीएफएस पहुंचाना लाइसेंसधारक अर्थात् सीडब्ल्यूसी की जिम्मेदारी है। एल.ए. की शर्तों के अनुसार कन्टेनर-यार्ड में लिफ्ट-ऑन प्रचालन केपीटी के कार्यक्षेत्र के भीतर नहीं है।
- (ii) इसने सीडब्ल्यूसी पर, अत्यधिक प्रमार वसूलने के आरोप की भी जांच की है और इस बात की पुष्टि की है कि सीडब्ल्यूसी कुछ भी अतिरिक्त और अधिसूचित प्रशुल्क से ऊपर नहीं उगाहता है।

9. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रियाएँ इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड्स में उपलब्ध हैं। प्राप्त टिप्पणियों और संबद्ध पक्षों द्वारा दिए गए तर्कों के सारांश संबंध पक्षों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> में भी उपलब्ध हैं।

10.

इस प्रकरण की प्रक्रिया के दौरान एकत्रित हुई सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उभरती है:

- (i) जैसाकि सीडब्ल्यूसी-सीएफएस के लिए प्रशुल्क के आरम्भिक निर्धारण से संबंधित प्रक्रिया में हुआ था, कुछ उपयोगकर्ताओं ने सीएफएस के प्रचालन के कारण उन्हें आ रही अतिरिक्त लागत पर अपनी शिकायतें दर्ज कराई थी और सीएफएस के प्रचालन के लिए केवल सीडब्ल्यूसी को अधिकार दिए जाने के औचित्य पर सवाल उठाया था। अगस्त 2004 के अपने पिछले आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा इस मुद्दे पर पहले ही कार्यवाई की जा चुकी है और इस बात को कायम रखा गया है कि पत्तन विकास से संबंधित नीति निर्णयों पर, जो सरकार और पत्तन न्यास के अधिकार क्षेत्र में आता है, विवेक-निर्णय देना इस प्राधिकरण का कार्य नहीं है। जैसाकि सीडब्ल्यूसी को लाइसेंस एमपीटी अधिनियम की धारा 42 (iii) के प्रावधानों के अन्तर्गत दिया गया है। जिसकी पुष्टि केपीटी ने की है। यह प्राधिकरण, जैसाकि विधि के अधीन अपेक्षित है, इस प्राधिकरण ने दरमान निर्धारित कर दिया है। कुछ उपयोगकर्ता एसोसिएशनों ने, अन्य बातों के साथ, सीएफएस-सीडब्ल्यूसी के लिए दरमान निर्धारित करने के इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र को चुनौती देते हुए माननीय गुजरात उच्च न्यायालय का दरवाजा खटखटाया है। हमारे रिकार्ड के अनुसार, इस प्राधिकरण के पिछले आदेश के क्रियान्वयन पर स्थगन लाने वाला माननीय न्यायालय का कोई आदेश नहीं है। अतएव, यह प्रकरण इसके अधिसूचित दरमान की विशिष्ट प्रशुल्क मद में सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित संशोधन पर विचार करने के विशिष्ट संदर्भ तक ही सीमित है। यह प्राधिकरण, केपीटी और सीडब्ल्यूसी के बीच लाइसेंस-करार की व्याख्या (तक) सहित अन्य नीति और प्रबंधकीय मुद्दों पर उठाए गए विवाद में परीटा जाना नहीं चाहता है।
- (ii) सीडब्ल्यूसी ने यह दावा किया है कि आयात बॉक्सों के लिए पत्तन यार्ड में लिफ्ट-ऑन प्रचालन इसके द्वारा निष्पादित किए जाने वाला नहीं है, बल्कि, दरमान में इसका निर्धारण लिपिकीय त्रुटि के कारण आ गया है। फैडरेशन ऑफ पोर्ट यूजर्स और केपीटी ने इस दावे का सीएफएस प्रचालनों के लिए उपयोगकर्ताओं को अपनी सुविधाओं की तुलना में अन्यत्र की लागत के अपने विश्लेषण की ओर इशारा करके विरोध किया है। यह लागत विश्लेषण इसके द्वारा वर्तमान दरमान के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव के भाग के रूप में प्रस्तुत किया गया था। हमारा रिकार्ड दिखाता है कि सीडब्ल्यूसी ने अपने पत्र सं. सीडब्ल्यूसी/आरओ-एचडी/बस.सीएफएस-केपीटी/2003-04/11928, दिनांक 23 मार्च 2004 के द्वारा एक ऐसा तुलनात्मक विश्लेषण दिया तो था जो सीएफएस और केपीटी के भीतर लिफ्ट ऑन / लिफ्ट-ऑफ प्रचालनों के लिए उपयोगकर्ताओं (द्वारा देय) कोई लागत नहीं दिखाता है। अतएव, यह सहज ही स्वीकार करना संभव नहीं है कि दरमान में प्रासंगिक प्रशुल्क मद के लिए (संदर्भित) शब्द किसी अनदेखी के कारण गढ़े गए हैं। इसके द्वारा पहले प्रस्तुत किए गए तुलनात्मक विवरण में गिहित स्थिति का नकारने के लिए सीडब्ल्यूसी द्वारा दिए गए किसी तर्कसंगत आधार के अभाव में, यह यथोचित रूप से अनुमान लगाया जा सकता है कि केपीटी यार्ड में आयात-बॉक्सों के लिए लिफ्ट ऑन प्रचालन, सीडब्ल्यूसी द्वारा लगाए जाने वाली प्रस्तावित सम्मिश्र दर के बदले प्रदान किया जाना था।
- (iii) सीडब्ल्यूसी का वर्तमान दरमान सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तुत की गई लागत और निवेश प्रेक्षणों के संदर्भ से निर्धारित किया गया था। जैसाकि उपयोगकर्ताओं ने ठीक ही उल्लेख किया है, सीडब्ल्यूसी द्वारा की गई बाहरी-साधन व्यवस्था दरमान निर्धारित करने हेतु अकेला निर्धारक अवयव नहीं हो सकता। इसके विपरीत यह सीडब्ल्यूसी का दायित्व है कि वह अधिसूचित दर की एवज में, दरमान में निर्धारित सेवाएं प्रदान करने की व्यवस्था करे।
- (iv) इसके बाद, सीडब्ल्यूसी ने तर्क दिया है कि दरमान में सन्निहित सम्मिश्र सेवाएं प्रदान करने की लागत तदनुसार निर्धारित दर से अधिक है और इस प्रकार, यदि लिपिकीय त्रुटि को ठीक नहीं किया गया तो उसे हानि होगी। इस बात की ओर ध्यान देना यहाँ महत्वपूर्ण होगा कि सीडब्ल्यूसी प्रचालन के लिए वर्तमान दरमान, समुचित सुविधाओं पर समग्र सीडब्ल्यूसी प्रचालनों के लिए वित्तीय मॉडल के विश्लेषण के आधार पर, तैयार किया गया है। स्वीकृत रूप से, अलग-अलग प्रशुल्क मदें, अपनाए गए सकल लागताधिक दृष्टिकोण की दृष्टि से, अनिवार्य रूप से लागत आधारित नहीं हो सकता। इसका अर्थ है कि एक गतिविधि या उप गतिविधि में होने वाली यदि कोई होती हो, हानि की भरपाई अन्यत्र किसी गतिविधि में उपलब्ध अधिशेष से कर ली जाए। इस स्थिति की कुछ उपयोगकर्ताओं द्वारा, जिन्होंने एक या दो अलग-अलग प्रशुल्क मदों की बजाय सम्पूर्ण दरमान की समीक्षा की मांग की है, सराहना की गई है। यह ध्यान देने योग्य है कि सीडब्ल्यूसी द्वारा केपीटी को देय रायल्टी पर, वर्तमान दरमान निर्धारित करते समय, कुछ वर्णित कारणों से, लागत की मद के रूप में विचार नहीं किया गया था। सीडब्ल्यूसी द्वारा पैरा 6.1 (iv) पर दिए गए विश्लेषण से इस प्रकार का कोई अपवर्तन किया जाता है तो प्रासंगिक सेवा द्वारा प्रत्यक्ष लागत पूरी करने की और अधिशेष उत्पन्न करने की संभावना है जिनसे सामान्य उपरिव्यय और सीडब्ल्यूसी की प्रतिलाभ आवश्यकताओं की पूर्ति हो सकती है।
- (v) सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित संशोधन के पक्ष में एक मुख्य तर्क यह है कि संबंधित एल.ए. इसको, केपीटी यार्ड में लिफ्ट-ऑफ प्रचालन चलाने की अनुमति नहीं देता। जब सही-सही स्थिति स्पष्ट करने के लिए कहा गया तो केपीटी ने स्पष्ट रूप से उल्लेख किया है कि इस प्रकार का प्रचालन सीडब्ल्यूसी द्वारा एल. ए. में सन्निहित किया गया है। चूंकि यह प्रचालन, एल.ए. के अनुसार, सीडब्ल्यूसी द्वारा निष्पादित किया जाना है, और इस विश्लेषण के पिछले पैराग्राफ में दिए गए कारणों से भी सीडब्ल्यूसी द्वारा "लिपिकीय त्रुटि" का दावा स्थापित नहीं होता है। ऐसी हालत में, उपयोगकर्ताओं का यह तर्क कि प्रस्ताव किसी लिपिकीय त्रुटि को सुधारने के लिए नहीं अपितु अपनी जिम्मेदारी से पीछा छुड़ाने का प्रयास है, हल्के से या आसानी से दरकिनार नहीं किया जा सकता। जैसाकि सीडब्ल्यूसी ने अनुरूप दर में कोई समायोजन प्रस्तावित नहीं किया है, सम्मिश्र गतिविधि के वियोजन के रूप में प्रस्तावित संशोधन पर विचार नहीं किया जा सकता।

- (vi) यद्यपि, सीडब्ल्यूसी ने लिफ्ट-ऑन प्रचालन को हटाए जाने के लिए विभिन्न कारण दिए हैं, उसने कार्य-आदेश जारी करने के बाद 24 घंटों के भीतर कन्टेनरों को स्थलान्तरित करने की निष्पादन शर्तों को निकालने के लिए कोई आधार नहीं दिया है। इस प्रचालन को अधिशासित करने वाली कोई तो निष्पादन शर्त होनी चाहिए। उपयोगकर्ताओं ने मांग की है कि निष्पादन न करने के लिए अर्थ-दण्ड निर्धारित किया जाना चाहिए। यह प्राधिकरण इस अनुरोध का समर्थन करता है किन्तु प्रभुत्व में इस प्रकार का निर्धारण सीडब्ल्यूसी के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा के समय, पर्याप्त रूप से दीर्घावधि के लिए प्रचालनीय डाटा के आधार पर जो उस समय तक उपलब्ध होगा, सार्थक रूप से किया जा सकेगा। तथापि, लाइसेंस प्रदाता के रूप में केपीटी को सलाह दी जाती है कि यदि वह इस बात से संतुष्ट हो जाता है कि सीडब्ल्यूसी अपने निष्पादन आश्वासन पूरे करने में ईमानदार प्रयास नहीं कर रहा है तो वह एल.ए. के प्रावधानों के अन्तर्गत समुचित कार्रवाई करे।
- (vii) कन्टेनर प्रहस्तन के समूचे अनुक्रम में, विभिन्न अवस्थाओं में एक से अधिक, लिफ्ट ऑन / लिफ्ट ऑफ आपरेशन हो सकते हैं। भरपूर सावधानी के द्वारा यह उल्लेख किया गया है कि इस प्राधिकरण के सम्मूह मुद्दा आयात बाक्सों को सीएफएस तक ले जाने के मामले में पत्तन यार्ड में लिफ्ट-ऑन गतिविधि से ही संबंधित है। उपयोगकर्ताओं ने आरोप लगाया था कि सीडब्ल्यूसी लिफ्ट ऑन प्रभार वसूल कर रहा था जो अधिसूचित प्रभुत्व की कार्य-सीमा से बाहर था। तथापि उपयोगकर्ताओं द्वारा इस विषय में प्रस्तुत किए गए दस्तावेज उनके इस तर्क का समर्थन नहीं करते। प्रस्तुत किए गए दस्तावेज निर्यात कन्टेनरों को लिफ्ट-ऑफ सेवाएं प्रदान करने के लिए एक निजी फर्म द्वारा लगाए गए प्रभारों के बिल की प्रतियाँ हैं। सीडब्ल्यूसी ने रिकार्ड पर यह स्पष्ट किया है कि आयात बाक्सों के किसी लिफ्ट ऑन प्रचालनों के लिए उनके खाले के अन्तर्गत ऐसा कोई प्रभार नहीं लगाया गया था। यह स्पष्ट किया जाता है कि यदि उपयोगकर्ता यह सिद्ध कर दे कि आयात बाक्सों पर लिफ्ट-ऑन प्रचालन की मद में, अनुमोदित दरमान के अतिरिक्त यदि कोई प्रभार लगाया गया है तो उसे वापिस किया जाएगा। केपीटी द्वारा उपलब्ध कराई गई रिपोर्ट स्पष्ट रूप से ऐसे लगाए गए किसी भी प्रभार से इंकार करती है। सीडब्ल्यूसी द्वारा धन वापसी हेतु आदेश जारी करने का प्रश्न, जैसाकि उपयोगकर्ताओं ने मांग की है, नहीं उठता।

11. आदेश के लिए प्रकरण को बंद करने के बाद, सीडब्ल्यूसी ने प्रस्तावित संशोधन को वापिस लेने का अनुरोध किया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासंगिक होगा कि पिछले पैराग्राफों में सन्निहित विश्लेषणों की दृष्टि से सीडब्ल्यूसी द्वारा प्रस्तावित संशोधन किसी भी हालत में अस्वीकृत करने योग्य है। यह प्राधिकरण अपना प्रस्ताव वापिस लेने के सीडब्ल्यूसी के अनुरोध को स्वीकार करता है और इस प्रकरण को वापिस लिया गया रूप में मानने का निर्णय देता है। यह मुद्दा सीडब्ल्यूसी के दरमान की अगली सामान्य समीक्षा से पहले दोबारा नहीं खोला जा सकता। यदि उस अवस्था में सम्मिश्र सेवाओं में कोई संशोधन भी प्रस्तावित किया जाता है तो उसके साथ सम्मिश्र दर में तदनुसार समायोजन भी संलग्न होना चाहिए।

12. परिणामस्वरूप और ऊपर दिए गए कारणों से तथा समग्र विचार विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण इस प्रकरण को वापिस लिये गए के रूप में बंद करने का निर्णय देता है।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[विज्ञापन III/IV/143/2005-असा.]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 14th July, 2005

No. TAMP/12/2005-KPT.—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from the Central Warehousing Corporation (CWC) for an amendment to its Scale of Rates (SOR) for Container Freight Station (CFS) services rendered by it at the Kandla Port Trust (KPT) as in the Order appended hereto.

2175 GI/05-2

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS**Case No. TAMP/12/2005-KPT****Central Warehousing Corporation (CWC)**

Applicant**ORDER**

(Passed on this 15th day June 2005)

This case relates to a proposal received from the Central Warehousing Corporation (CWC) for an amendment to its Scale of Rates (SOR) for Container Freight Station (CFS) services rendered by it at the Kandla Port Trust (KPT).

2.1. This Authority had passed an Order on 10 August 2004 fixing the existing tariff for the various services rendered by CWC at its CFS at the KPT.

2.2. The CWC had initially pointed out that the description of operation under Sl.No.A (1) under Chapter-II of the Scale of Rates inadvertently states 'including lift on charge'. As per the terms of the Licence Agreement between CWC and KPT, lift on / lift off operations in the ports / docks area are beyond the scope of the License Agreement. Hence, CWC had requested to delete these specific words from the approved Scale of Rates (SOR).

2.3. In this context, it was clarified to CWC that the description of the operations in Chapter-II of the SOR was prescribed as proposed by the CWC, and this Authority had not made any suo moto amendments. If a component of the composite services is deleted, it is necessary to adjust (scale down) the composite rate. The CWC was, therefore, advised to file a separate proposal for amending its Scale of Rates by making suitable adjustment in the rates.

3.1. In this backdrop, the CWC has filed the proposal in reference for amending its Scale of Rates.

3.2. The CWC has clarified that the cargo / container handling and transportation operations were outsourced and the tariff was proposed based on similar job description contained in the outsourcing contracts. The words 'service including lift on in the port' was wrongly included in its proposal due to clerical error. The work of lift on at the port is not under its purview. The question of reduction in tariff, in view of the proposed deletion of specific words, does not hold good in the instant case since it is only rectification of a clerical error.

3.3. The CWC has not proposed any change in the rates prescribed in its SOR in view of modification proposed in the services offered. It has requested to re-draft the description of service by deleting the words 'including lift on in the port' from Sl. No.A (1) and has also proposed some other minor modification in the description of services offered. The provision prescribed in the existing Scale of Rates vis-a-vis the proposed amendment thereto is as follows:

Sl.No.	Brief description of service for import operations	
	As prescribed in the existing SOR	Proposed by the CWC
A (1).	Providing road vehicle at Container Yard (CY), Kandla Port and taking over loaded containers placed by Kandla Port Trust operators on the vehicles provided by the contractor , after due inspection of the condition of the container, the locks & seals and on completion of the required formalities, transporting the same to the Container Freight Station, CWC, Kandla Port [within 24 hours of issue of job order irrespective of any detention due to off-loading / loading delays or traffic congestion (under Custom escort wherever/ whenever required)] including lift on in the port.	Providing road vehicles at Container Yard (CY), Kandla Port and taking over loaded containers placed by CSY (Container stock yard) Terminal Operators on the vehicles provided by the CWC , after due inspection of the condition of the container, the locks & seals and on completion of the required formalities, transporting the same to the Container Freight Station, CWC, Kandla Port.
	(Rate in Rs.)	(Rate in Rs.)
	PER TEU Rs.807.50	PER TEU Rs.807.50
	PER FEU Rs.1211.25	PER FEU Rs.1211.25

4.1. In accordance with the consultative procedure prescribed, the proposal of the CWC was forwarded to the KPT and the concerned port users / representative bodies of port users for their comments.

4.2. The comments received from the KPT and the user organisations were forwarded to the CWC with a request to furnish its comments on the objections raised by the user organisations and specifically with reference to recovery of lift on charge in addition to the rate approved by the TAMP. The CWC was also requested to furnish the break-up of the rate for composite services prescribed under serial number A (1).

4.3. In view of the complaints received from various user associations, the KPT was also requested to enquire and report the factual position about alleged recovery of charges by the CWC beyond the notified Scale of Rates.

5.1. The CWC has furnished its response to the comments furnished by the user organisations. The CWC has also furnished the break-up of services and analysis of cost under item no. A (1) as tabulated below:

Sl. No.	Operation	Amount payable to the outsourcing agency (Rs.)		Amount charged by CWC from users as per prevailing TAMP approved rate (Rs.)		CWC margin (Rs.)	
		TEU	FEU	TEU	FEU	TEU	FEU
A	Lift on inside the port	150.00	250.00	Nil	Nil	(-) 150.00	(-) 250.00
B	Transportation of loaded container from C.SY-KPT to CFS-KPT	555.00	950.00	807.50	1211.25	252.50	261.25
C	Royalty presently payable to port per TEU	107.50	215.00	Nil	Nil	(-) 107.50	(-) 215.00
		812.50	1415.00	807.50	1211.25	(-) 5.00	(-) 203.75

The above data shows that if the anomaly crept in due to printers devil is not removed, it will have to provide this service (which is also a major item) at a loss against the TAMP directions to allow proportionate administrative and other expenses and return on investment.

5.2. The CWC has reiterated that the lift-on / lift-off service within the CY do not fall in the domain of the CFS operator, as it is the work area to be performed by the terminal operator. At Kandla, as the CFS, incidentally and ironically, has come much ahead of the terminal, this service is tried to be hived off by the trade to CWC. Till the terminal is in place, the port or the users themselves have to undertake this facility on their own and hence, the cargo interest has to bear these costs till the terminal is in place. Subsequently, the CY/ Terminal operator will charge the trade for this service. In view of the above points, it has requested to notify the following amendment in brief description of service under item no. A (1) of Chapter II of its Scale of Rates.

"Providing road vehicles at Kandla Port taking over the loaded containers to the CWC / CFS at Kandla Port after verification of locks and seals and completion of required formalities."

5.3. It is relevant to mention that the CWC has revised the amendment proposed earlier by deleting few more words / services without making any specific mention about the same.

6. As regards the complaint made by the user organisations about levy of lift-on charges by the CWC in addition to the charges prescribed at Sr. No. A (1) of its Scale of Rates, the KPT while furnishing comments on the proposal has clarified that this issue has not been raised by any of the port users in the meetings held by the Chairman / Traffic Manager of KPT. It has, however, agreed to examine the matter and report the factual position to the TAMP.

7. A joint hearing in this case was held on 31 May 2005 at the KPT premises. At the joint hearing, the CWC, KPT and the user organisations have made their submissions.

8.1. As decided at the joint hearing, the KPT was advised to file its report on the alleged recovery of excess charges by Central Warehousing Corporation (CWC) alongwith its comments on the responsibility of the CWC to perform the lift-on operations at the Container Yard (CY) as envisaged in the L.A.

8.2. In response, the KPT has furnished its submission as summarised below:

- (i). As per the clause 3.8.1(ii) (e) of the L.A., it is the responsibility of the licensee i.e. CWC to transport the containers to CFS including lift on from CSY. Lift on operations in the container yard is not within the scope of the KPT as per the terms of the L.A.
- (ii). It has conducted an enquiry on the alleged recovery of excess charges by the CWC and has confirmed that CWC does not charge anything extra over and above the notified tariff.

9. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website <http://tariffauthority.gov.in>

10. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). Like in the proceedings relating to the initial fixation of tariff for the CWC-CFS, some of the users have raised their grievances on additional cost to them due to operation of the CFS and questioned the wisdom of granting exclusive rights to CWC for operating CFS. This issue has already been dealt by this Authority in its earlier Order of August 2004 and it has been held that it is not for this Authority to sit in judgement over the policy decisions relating to port development which fall within the domain of the Govt. and the port trust. Since the licence to CWC has been granted under the provisions of Section 42(iii) of the MPT Act, which was confirmed by the KPT, this Authority, as required under law, has prescribed the Scale of Rates. Some of the users associations have moved the Hon'ble High Court of Gujarat questioning, among other things, the jurisdiction of this Authority to fix the Scale of Rates for CWC-CFS. As per our record, there is no order of the Hon'ble Court to stay the operation of the earlier order of this Authority. This case is, therefore, limited to the specific reference to consider the amendment proposed by CWC to the specific tariff item in its notified Scale of Rates. This Authority does not like to be drawn into the controversy raised on the other policy and managerial issues including (even) interpretation of the licence agreement between KPT and CWC.
- (ii). The CWC has claimed that the lift on operation at the port yard for import boxes is not to be performed by it; but, such a prescription has been made in the Scale of Rates due to 'clerical error'. The Federation of Port Users (FPU) and KPT have countered this claim by pointing out the CWC's own analysis of cost to users for CFS operation on its facility vis-a-vis elsewhere, which was submitted by it as part of its proposal for fixing the existing Scale of Rates. Our record reveals that the CWC did submit such a comparative analysis vide its letter No. CWC/RO-AHD/Bus.CFS-KPT/2003-04/11928 dated 23 March 2004 which shows no cost to the users for lift on / lift off operation inside the CFS and KPT. It is not, therefore, possible to readily admit that wordings in the Scales of Rates for the relevant tariff item have been formulated due to any oversight. In the absence of any justifiable grounds given by CWC to negate the position contained in the comparative statement furnished by it earlier, it can be reasonably assumed that the lift on operation for import boxes at the KPT yard was envisaged to be provided by CWC against levy of the composite rate proposed.
- (iii). The existing Scale of Rates of the CWC was fixed with reference to the cost and investment projections furnished by CWC. As correctly pointed out by the users, the outsourcing arrangement made by CWC cannot be the sole determining factor for framing the Scale of Rates. On the contrary, it is incumbent on CWC to arrange to provide the services prescribed in the Scale of Rates against levy of the notified rate.

- (iv). Subsequently, the CWC has argued that the cost of providing the composite service as envisaged in the SOR is more than the corresponding rate prescribed and, hence, it would incur a loss if the 'clerical error' is not rectified. It is significant to note that the existing Scale of Rates for CWC operation has been framed based on an analysis of financing model for the of CWC operations as a whole at the relevant facility. Admittedly, individual tariff items may not be strictly cost based in view of the overall cost plus approach adopted. This means, deficit, if any under one activity/sub-activity is made good by surplus available elsewhere. This position has been correctly appreciated by some of the users who have demanded review of the entire SOR instead of an isolated tariff item. It is noteworthy that royalty payable by CWC to KPT was not considered as an item of cost, for stated reasons, while fixing the existing Scale of Rates. If such an exclusion is made from the analysis given by CWC at para 6.1 (iv), the relevant service is likely to meet the direct cost and generate surplus which goes to meet the general overheads and return requirements of CWC.
- (v). One of the main arguments in favour of the amendment proposed by CWC is that the concerned LA does not permit it to carry out lift off operations at the KPT yard. When asked to clarify the correct position, KPT has quite emphatically pointed out that such an operation by CWC is envisaged in the LA. Since the operation is to be performed by CWC as per the LA, and also for the reasons, given in the preceding paragraphs of this analysis, the claim of 'clerical error' made by CWC has not been established. That being so, the arguments of the users that the proposal is not for rectification of any 'clerical error' but an attempt of abdication of responsibility cannot be brushed aside lightly. The amendment proposed cannot also be considered as segregation of composite activity, as CWC has not proposed any adjustment in the corresponding rate.
- (vi). Even though the CWC has come up with various reasons for deletion of 'lift-on' operation, it has not given any grounds for deletion of the performance conditions relating to shifting the containers within 24 hours of issue of job order. There has to be a performance condition governing this operation. The users have demanded that the penalty should be prescribed for non-performance. This Authority endorses this request; but, such a prescription in tariff can be made meaningfully at the time of next general review of the Scale of Rates of CWC based on operational data for a sufficiently longer period which will be available by then. Nevertheless, the KPT as licensor is advised to take appropriate actions under the provisions of LA, if it is convinced that CWC is not making sincere efforts to fulfill its performance assurance.
- (vii). In the entire sequence of container handling, there can be more than one lift on/off operation at various stages. By way of abundant caution, it is pointed out that the issue before this Authority relates only to the lift on activity at the Port yard in the case of import boxes moving to CFS. The users have alleged that CWC was recovering lift on charges which was beyond the scope of the notified tariff. The documents submitted by the users in this regard do not, however, support their argument. The documents produced are copies of bills for the charges levied by a private firm for providing lift-off services to export containers. The CWC is on record clarifying that such charges were not levied under their account for any lift on operation of import boxes. It is clarified that if users can prove that in addition to approved Scale of Rates on account of lift on operation for import box if any charges are levied they shall be refunded. The report available from KPT categorically denies any excess charges levied by CWC. The question of ordering refund by CWC, as demanded by the user, does not, therefore, arise.

11. After the case was closed for orders, the CWC has requested to withdraw the proposed amendment. It may be relevant here to mention that the amendment proposed by the CWC is, in any case, fit for rejection in view of the analysis contained in preceding paragraphs. This Authority, accepts the request of the CWC to withdraw its proposal, and decides to treat this case as withdrawn. This issue cannot be re-opened before the next general review of the Scale of Rates of the CWC. Even if any amendment to the composite services is proposed at that stage, it should be accompanied with corresponding adjustment in the composite rate.

12. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority decides to close this case as withdrawn.

A. L. BONGIRWAR, Chairman

[ADVT. III/IV/143/2005-Exdy.]